

1750 Berlina
1750 GT Veloce
1750 Spider Veloce



Alfa Romeo

caratteristiche tecniche
e
principali quote di controllo

1750 Berlina
1750 GT Veloce
1750 Spider Veloce



Alfa Romeo

caratteristiche tecniche
e
principali quote di controllo

I N D I C E

C A R A T T E R I S T I C H E T E C N I C H E

<u>DATI CARATTERISTICI PRINCIPALI</u>	Pag.	2
Prestazioni	"	2
Pneumatici	"	3
Rifornimenti	"	3
Lubrificanti e liquidi prescritti	"	3
Carburazione	"	4
Regolazione regime minimo	"	4
Livellatura e regolazione dei galleggianti	"	5
Distribuzione	"	6
Accensione	"	6
Candele	"	6
Circuito di raffreddamento	"	7
Equipaggiamento elettrico	"	10
Potenza delle lampadine dell'impianto elettrico	"	10
Coppie di serraggio	"	11

P R I N C I P A L I Q U O T E D I C O N T R O L L O

Alberi della distribuzione	Pag.	12
Valvole e guida valvole	"	12
Sedi per valvole	"	12
Bicchieri per valvole	"	13
Molle per valvole	"	13
Bielle	"	13
Spinotto	"	13
Foro nello stantuffo per spinotto	"	13
Stantuffi ed anelli	"	14
Canne cilindri	"	14
Albero motore	"	15
Frizione	"	16
Cambio	"	17
Ponte e sospensione posteriore	"	18
Sospensione anteriore	"	19
Freni	"	20

ASSETTO VETTURA E GEOMETRIA AVANTRENO

Controllo assetto ed angoli caratteristici a carico statico	Pag.	22
---	------	----

<u>VARIANTI PER VETTURE 1750 GT VELOCE e 1750 SPIDER VELOCE</u>	Pag.	25
---	------	----

C A R A T T E R I S T I C H E T E C N I C H E

DATI CARATTERISTICI PRINCIPALI

Numero cilindri	4	
Alesaggio	80 mm.	
Corsa	88,5 mm.	
Cilindrata totale	1779 cm ³	
Potenza massima a 5.500 giri/min.	SAE 132 CV.	
Potenza fiscale (in Italia)	18 CV.	
Carreggiata anteriore	1324 mm.	
Carreggiata posteriore	1274 mm.	
Passo	2570 mm.	
Raggio minimo di sterzata	5550 mm.	
Lunghezza massima	4390 mm.	
Larghezza massima	1565 mm.	
Altezza massima (a vettura scarica)	1430 mm.	
Peso in ordine di marcia (con pieno di carburante)	1110 Kg.	
Numero posti	5	
Pneumatici 165 x 14	{ PIRELLI cinturato SR CEAT Drive DSR MICHELIN X	
Consumo combustibile per 100 Km. (Norme CUNA)	11,6 lt.	
(per il buon funzionamento del motore è prescritto l'uso di benzina super)		

	Prestazioni (velocità max)			
	Marcia	R o d a g g i o		Dopo il rodaggio
		fino a 1.000 Km	da 1.000 a 3.000 Km	
Con coppia conica 10/43 alle singole marce Km/h	1 ^a	27	34	44,5
	2 ^a	46	56	74
	3 ^a	67	82	109
	4 ^a	91	111	146
	5 ^a	115	141	180
	RM	-	-	48

Valori della pressione dell'olio a motore caldo	{	pressione minima a regime minimo 0,5 ÷ 1 Kg/cm ² pressione minima a regime massimo 3,5 Kg/cm ² pressione massima a regime massimo 4,5 ÷ 5 Kg/cm ²
---	---	--

N o t a - Verificare che la spia alternatore si spenga non appena il motore superi il regime minimo.

Pneumatici

Pressioni di gonfiamento in Kg/cm² (a gomma fredda)

	Ruote anteriori	Ruote posteriori
PIRELLI cinturato SR - 165 x 14 (per tutte le condizioni)	1,5	1,6
CEAT Drive DSR 165 x 14 (per tutte le condizioni)	1,5	1,6
MICHELIN X - 165 x 14 {	1,8	1,8
	1,95	2,2

Rifornimenti

Miscela anticongelante ALFA ROMEO	9,7 lt
Combustibile (riserva 6 ÷ 7 lt)	46 lt
Olio {	6,000 Kg
	4,000 Kg
	1,650 Kg
	1,250 Kg
	0,250 Kg

- La capacità totale del circuito (coppa, filtro e condotti) è di 6,500 Kg.

* Nei rabbocchi si raccomanda di impiegare esclusivamente lo stesso tipo di olio con cui è stato rifornito il motore.

Lubrificanti e liquidi prescritti

	Classificazione API - SAE - NLGI	Corrispondenze commerciali raccomandate	
		A G I P	S H E L L
Motore	SAE 20 W/40 API MS	** F.1 Supermotoroil Multigrade 20 W/40	Super Motor Oil
Cambio - Differenziale - Scatola guida	SAE 90 EP	F.1 Rotra Hypoid SAE 90	Spirax 90 EP
Giunti cardanici e manicotto scorrevole albero trasmissione	NLGI 1	F.1 Grease 15	Retinax G
Cuscinetti ruote anteriori	NLGI 2/3	F.1 Grease 33 FD	Retinax AX
Serbatoio di alimentazione impianto freni e frizione	ATE "Blau H"		

** Per temperature persistenti inferiori a 0° C è consigliabile usare F.1 Supermotoroil Multigrade 10 W/40.

SAE - Society of Automotive Engineers

API - American Petroleum Institute

NLGI - National Lubricating Grease Institute

NB - Nei paesi ove non fossero reperibili i lubrificanti prescritti, potranno essere usati quelli di altre primarie Marche purchè corrispondenti alle classifiche e gradazioni sopra descritte.

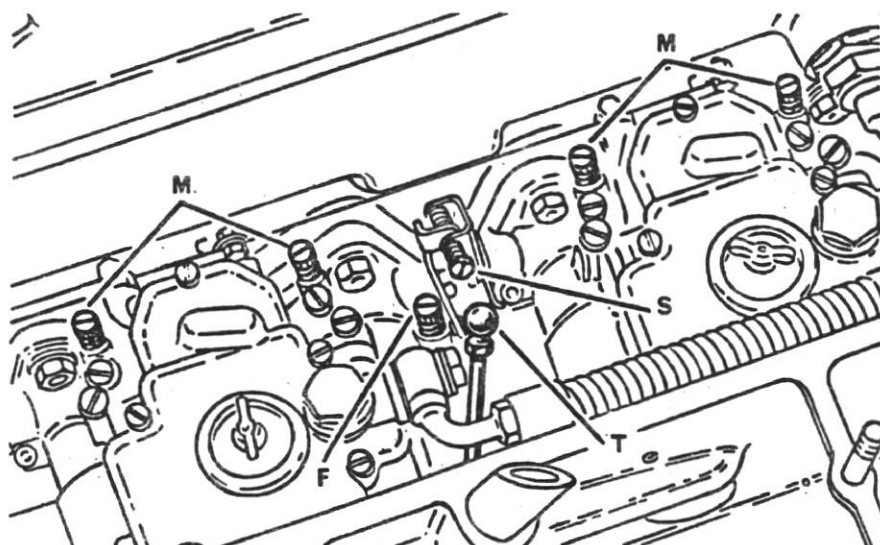
Carburazione

N° 2 carburatori WEBER 40 DCOE 32

Diffusore	32 mm
Getto principale	125
Emulsionatore principale	F 9
Calibratore aria principale	200
Getto del minimo (con foro assiale da 170)	50 F 14
Calibratore aria del minimo	120
Getto starter	65 F 5
Foro aria starter	200
Boccola inclinata miscela starter	100
Getto pompa accelerazione	35
Valvola d'aspirazione pompa con fuga	80
Corsa astina comando pompa di accelerazione	14 mm
Portata della pompa di accelerazione per 20 pompate (ogni canotto)	4 ± 1 cm ³
Diametro sede spillo	150
Peso del galleggiante	26 gr
Distanza livello carburante dal piano della vaschetta (con pressione di 2 m di H ₂ O a monte della sede a spillo)	29 + 0,5 mm

Regolazione del regime minimo

- F Vite regolazione apertura minima valvole a farfalla
- M Vite regolazione miscela MINIMO
- S Vite di sincronizzazione valvole a farfalla dei due carburatori
- T Attacco tiranteria di comando (pedale acceleratore)



OPERAZIONI PRELIMINARI

- Controllare la messa in fase dell'accensione e verificare l'efficienza dell'impianto elettrico (candele, spinterogeno, bobina, ecc.).
- Rimuovere la cartuccia del filtro aria e pulirla.
- Verificare la tenuta dei collegamenti elastici dei carburatori al collettore di aspirazione.

ALLINEAMENTO VALVOLE A FARFALLA

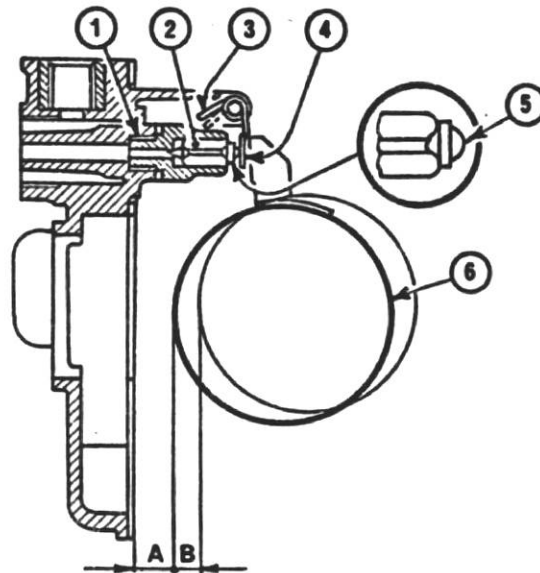
- Distaccare dai carburatori la tiranteria "T" di comando.
- Allentare quasi completamente le viti "F" ed "S".
- Accertarsi che il funzionamento delle valvole a farfalla e delle molle di richiamo avvenga senza impuntamenti.
- Premere sulla leva comando del carburatore posteriore in modo che le farfalle risultino completamente chiuse: riavvitare quindi la vite "S" sino a contatto.

MINIMO

- Svitare le viti "M" di mezzo giro dalla posizione di chiusura.
- Avvitare la vite "F" sino a che punti, indi ruotare ancora di un giro per assicurare l'alimentazione del motore.
- Collegare la tiranteria di comando "T" ai carburatori.
- Avviare il motore e raggiungere la temperatura di regime.
- Svitare, se necessario, molto adagio la vite "F" sino a che la velocità del motore sia di 600 ± 700 giri al minuto.

Livellatura e regolazione del galleggiante

Carburatore WEBER 40 DCOE 32



La livellatura del galleggiante deve essere eseguita attenendosi alle seguenti norme:

- Accertarsi che il galleggiante sia del peso stabilito (grammi 26), non presenti perdite od ammaccature e possa ruotare liberamente sul perno fulcro.
- Il peso del galleggiante non può essere variato: pertanto, riparazioni di fortuna (stagnatura, etc.) pregiudicherebbero il funzionamento del galleggiante stesso.
- Accertarsi che la valvola a spillo (1) sia bene avvitata nel suo alloggiamento e che la sferetta (5) del dispositivo ammortizzatore, incorporato nello spillo (2), non sia bloccata.
- Tenere il coperchio carburatore in posizione verticale come indicato in figura in quanto il peso del galleggiante (6) farebbe abbassare la sfera mobile (5) montata sullo spillo.
- Con coperchio carburatore verticale e linguetta (4) del galleggiante a leggero contatto con la sfera dello spillo i due semigalleggianti devono distare della quota A = 8,5 millimetri dal piano del coperchio con guarnizione montata e bene aderente al piano stesso.
- A livellatura effettuata controllare che la corsa (B) del galleggiante sia di mm. 6,5 modificando eventualmente la posizione dell'appendice (3).
- Alla regolazione di cui sopra corrisponderà una distanza del livello del carburante dal piano superiore della vaschetta pari a mm. 29 + 0,5 (con pressione di 2 m H₂O a monte della sede spillo).
- Qualora il galleggiante (6) non fosse giustamente impostato, modificare la posizione della linguetta (4) del galleggiante stesso fino a raggiungere la quota richiesta; controllare che la linguetta (4) non presenti sul piano di contatto, intaccature che possono influire sul libero scorrimento dello spillo (2).
- Montare quindi il coperchio carburatore ed accertarsi che il galleggiante possa muoversi liberamente senza attriti sulle pareti della vaschetta.

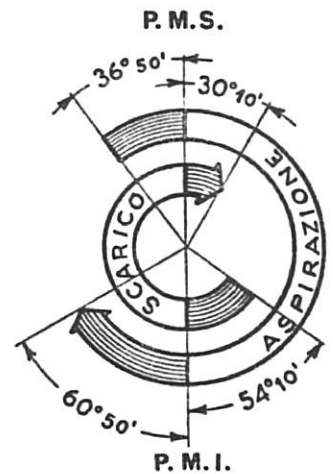
AVVERTENZE - Il controllo della livellatura del galleggiante deve essere effettuato ogni qualvolta venga sostituito il galleggiante e la valvola a spillo ingresso carburante: in quest'ultimo caso è opportuno sostituire anche la guarnizione di tenuta assicurandosi che la nuova valvola a spillo venga bene avvitata nel suo alloggiamento.

VERIFICA DEGLI ANGOLI DI APERTURA E CHIUSURA DELLE VALVOLE

Gioco (a motore freddo) tra raggio ribassato della camma dell'albero di distribuzione ed il cielo del bicchiere valvola	{ aspirazione { scarico	0,475 ÷ 0,500
		0,525 ÷ 0,550
Apertura della valvola di aspirazione	{ spostamento lineare del bicchiere { corrispondente al valore angolare (prima del PMS)	0,20 mm 18° 30' ± 1° 30'
Chiusura della valvola di aspirazione	{ spostamento lineare del bicchiere { corrispondente al valore angolare (dopo il PMI)	0,20 mm 42° 30' ± 1° 30'
Apertura della valvola di scarico	{ spostamento lineare del bicchiere { corrispondente al valore angolare (prima del PMI)	0,15 mm 42° 30' ± 1° 30'
Chiusura della valvola di scarico	{ spostamento lineare del bicchiere { corrispondente al valore angolare (dopo il PMS)	0,15 mm 18° 30' ± 1° 30'

VALORI ANGOLARI DEL DIAGRAMMA REALE DELLA DISTRIBUZIONE A MOTORE FREDDO
(senso di rotazione orario dell'albero motore visto dal lato anteriore)

Apertura valvola aspirazione (prima del PMS)	36° 50'
Chiusura valvola aspirazione (dopo il PMI)	60° 50'
Apertura valvola scarico (prima del PMI)	54° 10'
Chiusura valvola scarico (dopo il PMS)	30° 10'
Fase di aspirazione	277° 40'
Fase di scarico	264° 20'



ACCENSIONE

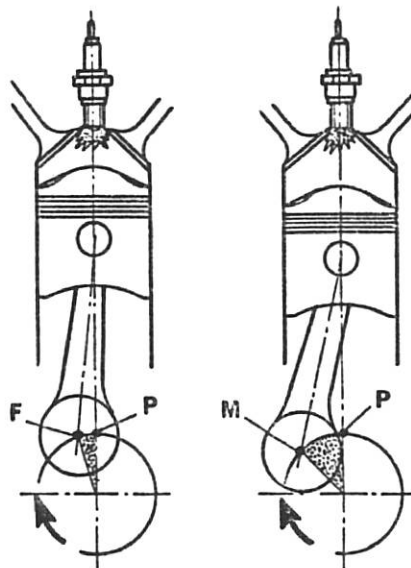
Ordine di accensione: 1 - 3 - 4 - 2 (il cilindro n° 1 è quello lato ventilatore)

VALORI DELL'ANTICIPO DEL DISTRIBUTORE DI ACCENSIONE

Distacco dei contatti del distributore di accensione S = 0,35 ÷ 0,40 mm.

Il distributore deve essere montato con il foro di lubrificazione rivolto verso il motore.

Anticipo fisso F Prima del PMS	Anticipo massimo M Prima del PMS
3° ± 1°	43° + 0° - 3° a 5300 giri/min

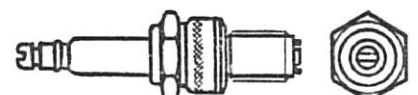


- P = Punto morto superiore
- F = Anticipo fisso
- M = Anticipo massimo



CANDELE

Lodge 2HL



CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

Il circuito di raffreddamento è del tipo chiuso con serbatoio di espansione: esso contiene "Miscela Anticongelante ALFA ROMEO" con concentrazione tale da assicurare una protezione fino a - 20° C.

Norme di manutenzione da osservare per la buona efficienza dell'impianto

Saltuariamente verificare il livello della miscela nel serbatoio di espansione: tale controllo deve essere eseguito esclusivamente a motore freddo in quanto a caldo il livello può aumentare notevolmente anche dopo l'arresto del motore.

Il livello della miscela, nel serbatoio di espansione, deve essere sempre sopra il livello "MIN" e non superare il livello "MAX".

L'eventuale rabbocco si effettua unicamente nel serbatoio di espansione, impiegando la miscela prescritta.

Qualora si presenti la necessità di frequenti rabbocchi occorre effettuare la verifica dell'impianto.

In caso di perdite eccessive ed improvvise per avaria del circuito di raffreddamento è consentito, provvisoriamente, l'impiego di acqua pura. Per il riempimento del circuito, attenersi alle istruzioni riportate successivamente.

AVVERTENZA IMPORTANTE

Non rimuovere il tappo del radiatore se non assolutamente necessario; in ogni caso è imperativo per tale operazione attendere che il liquido sia raffreddato alla temperatura ambiente

Sostituzione miscela anticongelante

Ogni 30.000 Km. (o almeno una volta l'anno) è prescritta la sostituzione della miscela anticongelante, previo lavaggio del circuito di raffreddamento. (Ved. Istruzioni a pag. 8).

AVVERTENZA

Nelle località in cui la temperatura possa scendere al di sotto di - 20°C è possibile aumentare la protezione del circuito variando la concentrazione della miscela.

La correzione si effettua sostituendo parte di quella presente nel circuito di raffreddamento con pari quantità di "Anticongelante concentrato ALFA ROMEO" prelevato dalle apposite confezioni.

I quantitativi di Anticongelante concentrato da impiegare in funzione della temperatura e da immettere nel radiatore e nel serbatoio di espansione sono i seguenti:

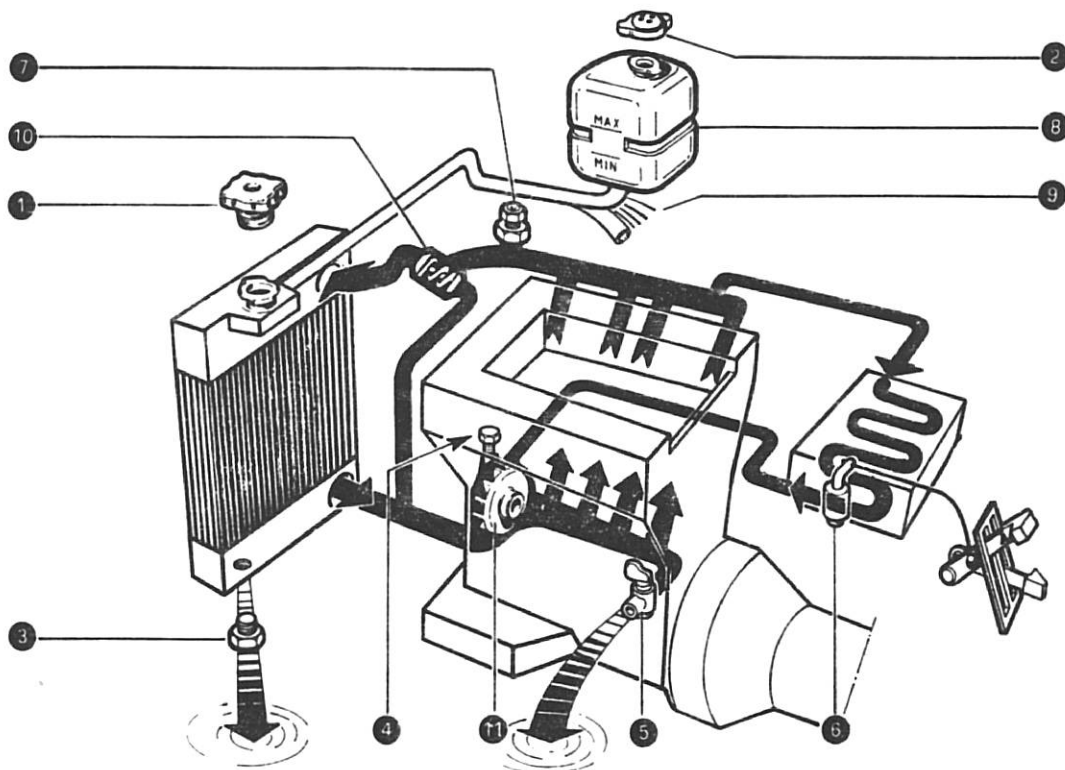
Temperatura ° C	Quantità di "Miscela Anticongelante ALFA ROMEO" del circuito di raffreddamento da sostituire con eguale quantità di "Anticongelante concentrato ALFA ROMEO"		
	Radiatore	Serbatoio espansione	Totale
- 26	800 cm ³	200 cm ³	lt. 1
- 35	1.600 cm ³	400 cm ³	lt. 2
- 44	2.400 cm ³	600 cm ³	lt. 3

Scarico e riempimento del circuito

Per lo scarico ed il riempimento del circuito di raffreddamento operare come segue:

Scarico

- Rimuovere il tappo del radiatore "1";
- Svitare il tappo inferiore del radiatore "3" e la vite di sfiato "7" sul collettore di aspirazione;
- Portare in posizione di aperto il rubinetto "6" del riscaldatore;
- Aprire lo scarico "5" sul basamento; fare scaricare la miscela e svuotare il serbatoio di espansione "8" sfilando il tubo di collegamento "9". Dopo lo scarico completo chiudere il rubinetto sul basamento, ricollegare il tubo "9" al serbatoio di espansione e riavvitare il tappo "3" al radiatore.



- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1 Tappo del radiatore | 5 Rubinetto di scarico sul basamento | 9 Tubo di collegamento del serbatoio di espansione |
| 2 Tappo del serbatoio di espansione | 6 Rubinetto del riscaldatore | 10 Valvola termostatica |
| 3 Scarico radiatore | 7 Vite di sfiato sul collettore | 11 Pompa centrifuga |
| 4 Vite di sfiato sulla pompa | 8 Serbatoio di espansione | |

Riempimento

Eeguire il riempimento del circuito di raffreddamento, attenendosi alle seguenti norme:

- Togliere i tappi del radiatore e del serbatoio di espansione e aprire il rubinetto acqua riscaldatore;
- Aprire la vite di sfiato (7) sul collettore e sulla pompa acqua "4";
- Introdurre la miscela nel bocchettone di riempimento del radiatore, chiudendo la vite dello sfiato sulla pompa acqua allorchè il liquido trabocchi dallo stesso, indi proseguire nel riempimento sino alla fuoriuscita della miscela dallo sfiato sul collettore;
- Con sfiato sul collettore aperto e senza tappo di chiusura sul bocchettone radiatore, mettere in moto il motore al minimo per alcuni secondi onde completare l'evacuazione dell'aria;
- Chiudere lo sfiato sul collettore;
- Aggiungere miscela nel bocchettone sino a riempirlo completamente;
- Introdurre miscela anche nel serbatoio di espansione sino a raggiungere il livello "MAX";
- Rimettere i tappi sul serbatoio di espansione e sul radiatore.

Controllo funzionamento circuito di raffreddamento dopo riempimento

Dopo un riempimento parziale o totale, successivo a sostituzioni di miscela o ad interventi sul circuito, è indispensabile, per un perfetto funzionamento, eseguire i seguenti controlli:

- a) - A circuito chiuso e rubinetto riscaldatore aperto riscaldare la miscela a $80 \pm 85^{\circ} \text{C}$ con motore funzionante restando a questa temperatura per qualche minuto, in questa condizione il termostato si apre e lascia defluire verso il radiatore e il serbatoio di espansione eventuali residui di aria ancora contenuti nel circuito.
- b) - Lasciare raffreddare il motore sino a temperatura ambiente in modo da permettere che nel circuito arrivi miscela dal serbatoio di espansione, in sostituzione dell'aria eventualmente evacuata.
- c) - Togliere il tappo e verificare che il radiatore sia completamente pieno.
- d) - Aggiungere nel serbatoio di espansione l'eventuale miscela mancante al livello "MAX".

N.B. - Se all'apertura del tappo (punto c) si riscontra mancanza di miscela, occorre ripetere l'operazione di riscaldamento/raffreddamento dopo avere rifatto il livello, insistendo per più tempo a fare funzionare il motore alla temperatura di termostato aperto per meglio evacuare l'aria dal circuito.

Se il fenomeno si ripete, è probabile che, nella fase di raffreddamento, sia entrata aria da qualche punto di perdita lungo il circuito (tappo sul radiatore compreso), invece che la miscela dal serbatoio di espansione; in questo caso fare le opportune verifiche e poi ripetere l'operazione di controllo.

Equipaggiamento elettrico

Impianto elettrico	12 V
Batteria (per esportazione: batteria da 60 Ah)	50 Ah

Alternatore	
Regolatore per alternatore	
Motorino di avviamento	
Bobina	
Spinterogeno	
Tergicristallo a due velocità	

B O S C H
K1 (R,L) 14 V 35 A 20
AD 1/14 V
EF (R) 12 V 0,7 PS
K 12 V
JF 4 (R)
WS 13/11 S 1 A

Potenza in Watt delle lampadine dell'impianto elettrico

Abbagliante (fari interni)	45/40 asimmetrica
Abbagliante-anabbagliante (fari esterni)	45/40 asimmetrica
Posteriore posizione e stop	5/20
Antero-laterale di direzione	20
Posteriore direzione	20
Retromarcia	20
Anteriore posizione	5 sferica
Targa	5 sferica
Illuminazione vano motore	5 cilindrica
Plafoniera	5 cilindrica
Illuminazione vano portabagagli	5 cilindrica
Illuminazione quadranti	3 tubolare
Spia motorino ventilatore	3 tubolare
Spia alternatore	3 tubolare
Spia luci di posizione	3 tubolare
Spia fari abbaglianti	3 tubolare
Spia riserva benzina	3 tubolare
Spia inserimento starter	1,2 tubolare
Spie indicatori direzione	1,2 tubolare
Spia pressione minima olio	1,2 tubolare

Coppie di serraggio

MOTORE - CAMBIO

	Kgm	Modalità di bloccaggio
Dadi testa cilindri	in fase di controllo { a freddo a caldo	Allentare e ribloccare senza lubrificare Bloccare senza allentare il dado
	Se è stata sostituita la guarnizione e fatta un'ulteriore bloccaggio dopo una percorrenza di 500 Km.	
	Candele	
Dadi cappelli albero distribuzione	7,2 ÷ 7,4 7,6 ÷ 7,7 7,2 ÷ 7,4 7,6 ÷ 7,7 7,2 ÷ 7,4 2,5 ÷ 3,5 2 ÷ 2,25 5 ÷ 5,3 4,7 ÷ 5 4,2 ÷ 4,5 3,5 ÷ 5 11,9 ÷ 12 4,5 ÷ 5,5 1,8 4 ÷ 4,5 3,25 ÷ 3,65	Bloccare in olio Ribloccare senza allentare Allentare di un quarto di giro e ribloccare a freddo Con grasso grafitato ed a freddo i n o l i o " " " " " " " " a s e c c o " " " " " " " "
Dadi cappelli di biella		
Dadi cappelli supporti di banco		
Bulloni fissaggio volano all'albero motore		
Dado puleggia alternatore		
Dado fissaggio crociera albero primario del cambio		
Dadi albero secondario del cambio		
Dadi fissaggio semiscatole cambio		
Bulloni fissaggio forcella cambio all'albero di trasmissione		
Dado fissaggio leva interna comando marce		

TRENO POSTERIORE

Viti fissaggio corona alla scatola differenziale	4,5 ÷ 5	a s e c c o
Ghiera fissaggio forcella al pignone conico	8 ÷ 14	" "
Dadi fissaggio flange portacuscinetti ai tubi del ponte	4,8 ÷ 5,5	" "
Dadi fissaggio bracci inferiori alla scocca	9 ÷ 10	" "
Dadi fissaggio bracci inferiori ai tubi del ponte	12,5 ÷ 14	" "
Viti fissaggio triangolo di reazione alla scocca	4,8 ÷ 5,5	" "
Dado fissaggio triangolo di reazione al supporto differenziale	11,5 ÷ 13	" "
Dado fissaggio bielletta al bullone fissaggio braccio inferiore	5,2 ÷ 5,9	" "
Vite fissaggio pinza freni posteriori al supporto	5,5 ÷ 6,5	" "
Dadi fissaggio ruote	6 ÷ 8	" "
Bulloni fissaggio forcella differenziale all'albero di trasmissione	3,5 ÷ 4	" "
Bulloni per piastrine unione bandelle del ponte	0,5	" "
Dadi fissaggio tubi ponte alla scatola differenziale	2,4	" "

TRENO ANTERIORE

Dado fissaggio volante al piantone	5 ÷ 5,5	a s e c c o
Bulloni fissaggio coperchio scatola guida Burmann	2,3 ÷ 2,5	" "
Viti fissaggio scatola guida e rinvio alla scocca	4,8 ÷ 5,5	" "
Dadi fissaggio perni sferici sterzo	4,8 ÷ 5,5	" "
Dado fissaggio leva comando sterzo alla scatola	12,5 ÷ 14	" "
Dado fissaggio ammortizzatori alle leve della sospensione	8,2 ÷ 9,2	" "
Viti fissaggio braccio obliquo della sospensione alla scocca	2,3 ÷ 2,8	" "
Dado fissaggio braccio obliquo della sospensione al braccio trasversale	4 ÷ 4,5	" "
Dado fissaggio braccio trasversale alla scocca	12,5 ÷ 14	" "
Dadi fissaggio supporto leve inferiori alla traversa	5,6 ÷ 5,9	" "
(Il fissaggio di questi dadi si effettua impiegando l'attrezzo A.5.0161 al valore di 5,2 ÷ 5,5)		
Dadi fissaggio leva sterzo al fuso a snodo	4 ÷ 4,5	" "
Dado fissaggio perno sferico superiore del braccio trasversale al fuso a snodo	7,5 ÷ 8,5	" "
Dadi fissaggio perno sferico inferiore alle leve della sospensione	8,2 ÷ 9,2	" "
Dado fissaggio perno sferico inferiore al fuso a snodo	7,5 ÷ 8,5	" "
Viti fissaggio pinze al fuso a snodo	7,5 ÷ 8,5	" "
Dadi fissaggio paraspruzzi al fuso a snodo	0,8 ÷ 1	" "
Dadi fissaggio ruote e dischi freno	6 ÷ 8	" "

FRENI "ATE"

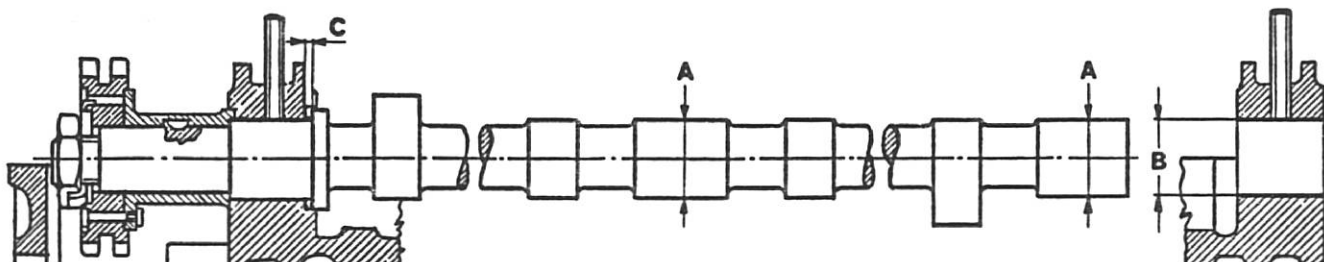
Vite spurgo freni	0,2 ÷ 0,35	a s e c c o
Bullone unione semipinze	2,9 ÷ 3,4	" "
Fissaggio del tubetto arrivo olio alle pinze	con guarnizione	" "
	senza guarnizione	" "

P R I N C I P A L I Q U O T E D I C O N T R O L L O

- Tutte le dimensioni, se non altrimenti indicate, sono in mm -

Alberi della distribuzione

Diametro dei perni	A =	26,959 ÷ 26,980
Diametro delle sedi dei perni	B =	27,000 ÷ 27,033
Gioco diametrale fra perni e sedi	B-A =	0,020 ÷ 0,074
Gioco assiale dell'albero a camme nel supporto di spinta	C =	0,065 ÷ 0,182



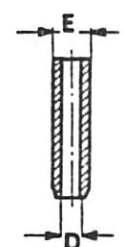
Valvole e guida valvole

		A S P I R A Z I O N E			SC A R I C O (al sodio)
		LIVIA H	ATE	GARRONE	LIVIA C
Valvole {	Diametro del fungo . . O	41,000 ÷ 41,150	41,000 ÷ 41,200	41,000 ÷ 41,150	37,000 ÷ 37,150
	Diametro del gambo . . M	8,972 ÷ 8,987	8,972 ÷ 8,987	8,972 ÷ 8,987	8,935 ÷ 8,960
	Lunghezza totale . . . L	106,900 ÷ 107,150	106,8	107	106,3



N o t a - Le valvole di aspirazione LIVIA - ATE - GARRONE, vengono montate in alternativa.

Guida valvole {	diametro esterno con guida smontata	E =	14,033 ÷ 14,044
	diametro interno con guida montata nella testa cilindri	D =	9,000 ÷ 9,015
Sporgenza guida valvole aspirazione dalla parte superiore della testa cilindri			13,800 ÷ 14,000
Sporgenza guida valvole scarico dalla parte superiore della testa cilindri			16,800 ÷ 17,000
Gioco tra guida montata nella testa e gambo valvole {	aspirazione		0,013 ÷ 0,043
	scarico		0,040 ÷ 0,080

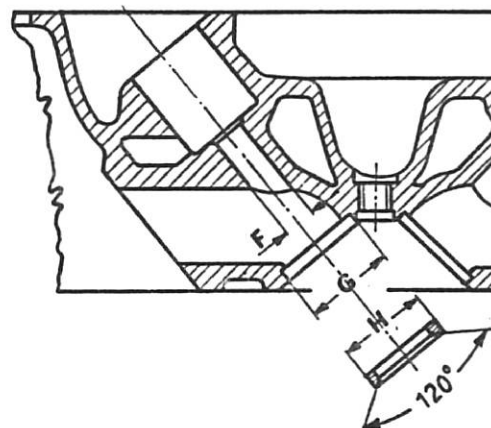


Sedi per valvole

Diametro sede sulla testa cilindri per guida valvole F =	13,990 ÷ 14,018
Interferenza tra sede e guida valvole	0,054 ÷ 0,015

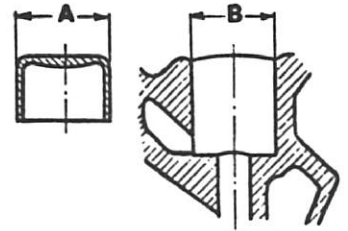
		ASPIRAZIONE	SCARICO
Diametro esterno della sede per valvole H = {	normale	42,597 ÷ 42,632	38,597 ÷ 38,632
	maggior.	42,897 ÷ 42,932	38,897 ÷ 38,932
Diametro alloggiamento nella testa cilindri per sede di valvola G = {	normale	42,532 ÷ 42,557	38,532 ÷ 38,557
	maggior.	42,832 ÷ 42,857	38,832 ÷ 38,857

Interferenza tra sede valvola ed alloggiamento nella testa cilindri	0,040 ÷ 0,100
---	---------------



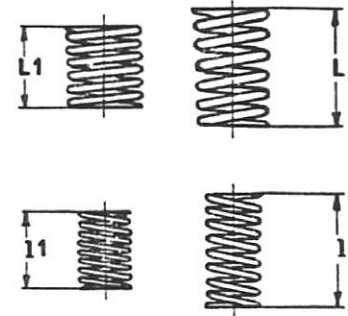
Bicchieri per valvole

Diametro bicchiere A =	{ normale	34,973 ± 34,989
	{ maggiorato	35,173 ± 35,189
Diametro della sede per bicchiere nella testa cilindri B =	{ normale	35,000 ± 35,025
	{ maggiorato	35,200 ± 35,225
Gioco fra sede e bicchiere		0,011 ± 0,052



Molle per valvole

	Lunghezza		Carico di controllo
	libera	sotto carico	
Molla interna l =	46,50 47,35 47,00	l1 = 26	Kg. 22,24 ± 23,16
Molla esterna L =	51,30 52,80 52,00	L1 = 27,5	Kg. 35,67 ± 37,13 Kg. 35,87 ± 37,33



Bielle

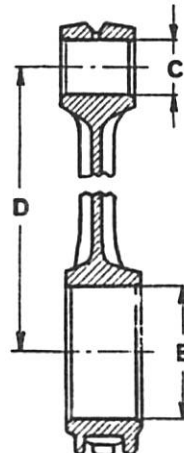
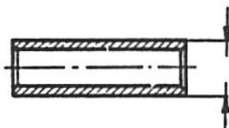
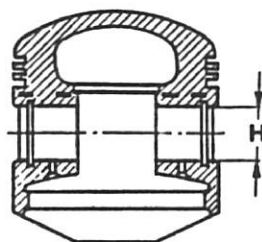
Lunghezza fra l'asse della testa e l'asse del piede di biella	D =	156,950 ± 157,050
Diametro interno della testa di biella	E =	53,695 ± 53,708
Diametro interno della boccola montata nel piede di biella	C =	22,005 ± 22,015
Spessori cuscinetti di biella F {	normale	1,829 ± 1,835
	1° maggiorazione	1,956 ± 1,962
	2° maggiorazione	2,083 ± 2,089
Gioco diametrale tra perni albero motore e cuscinetti per testa di biella		0,025 ± 0,063
Massimo errore di parallelismo tra l'asse del foro testa di biella e l'asse del foro piede di biella		0,078

Spinotto

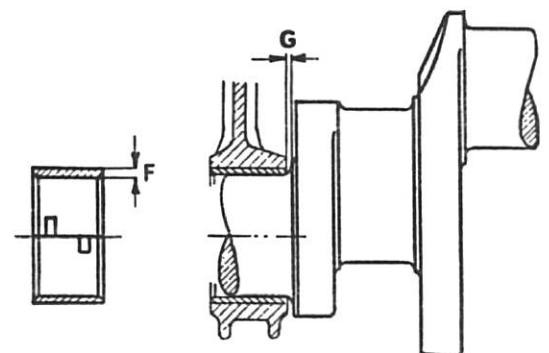
Diametro spinotto l {	colore nero	21,994 ± 21,997
	colore bianco	21,997 ± 22,000
Gioco tra foro piede di biella e spinotto {	colore nero	0,008 ± 0,021
	colore bianco	0,005 ± 0,018

Foro nello stantuffo per spinotto

	Colore nero	Colore bianco
Stantuffo BORGIO H =	22,000 ± 22,002	22,003 ± 22,005



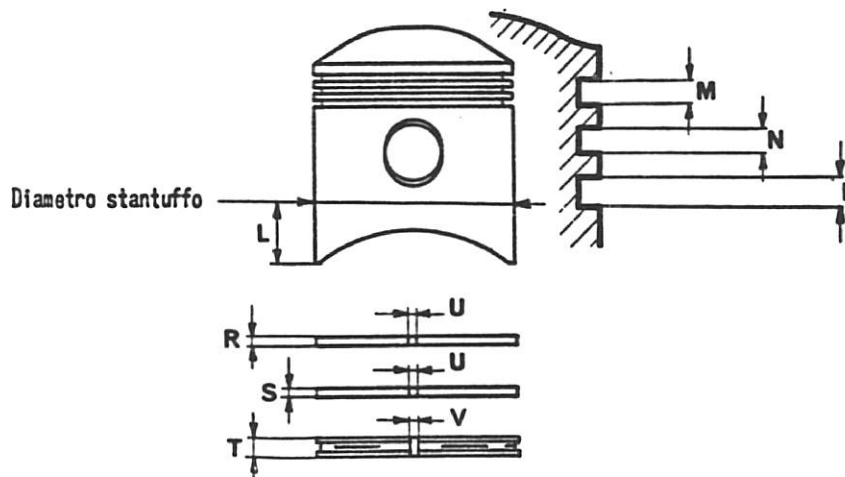
Gioco assiale delle bielle sui perni dell'albero motore G = 0,2 ± 0,3



Stantuffi ed anelli

Diametro stantuffi da misurare in quadratura con il foro per spinotto e alla distanza $L = 15$ mm. dal bordo inferiore del mantello.

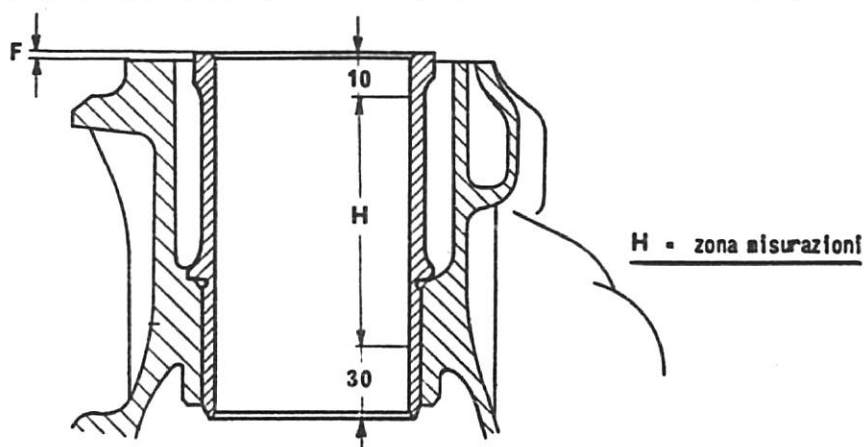
	Classe A (Bleu)	Classe B (Rosa)	Classe C (Verde)
Diametro stantuffo BORGO	79,945 ÷ 79,955	79,955 ÷ 79,965	79,965 ÷ 79,975



Altezza della sede nello stantuffo per anelli di tenuta	anello cromato	M = 1,525 ÷ 1,545
	anello normale	N = 1,775 ÷ 1,795
	anello raschiaolio	P = 4,015 ÷ 4,035
Spessore anello	cromato	R = 1,478 ÷ 1,490
	di tenuta	S = 1,728 ÷ 1,740
	raschiaolio	T = 3,978 ÷ 3,990
Giuoco assiale tra sedi ed anelli	anello cromato	0,035 ÷ 0,067
	anello normale	0,035 ÷ 0,067
	anello raschiaolio	0,025 ÷ 0,057
Luce degli anelli di tenuta (da controllare nella ghiera di controllo o nella canna cilindri)	U =	0,30 ÷ 0,45
Luce dell'anello raschiaolio (da controllare nella ghiera di controllo o nella canna cilindri)	V =	0,25 ÷ 0,40

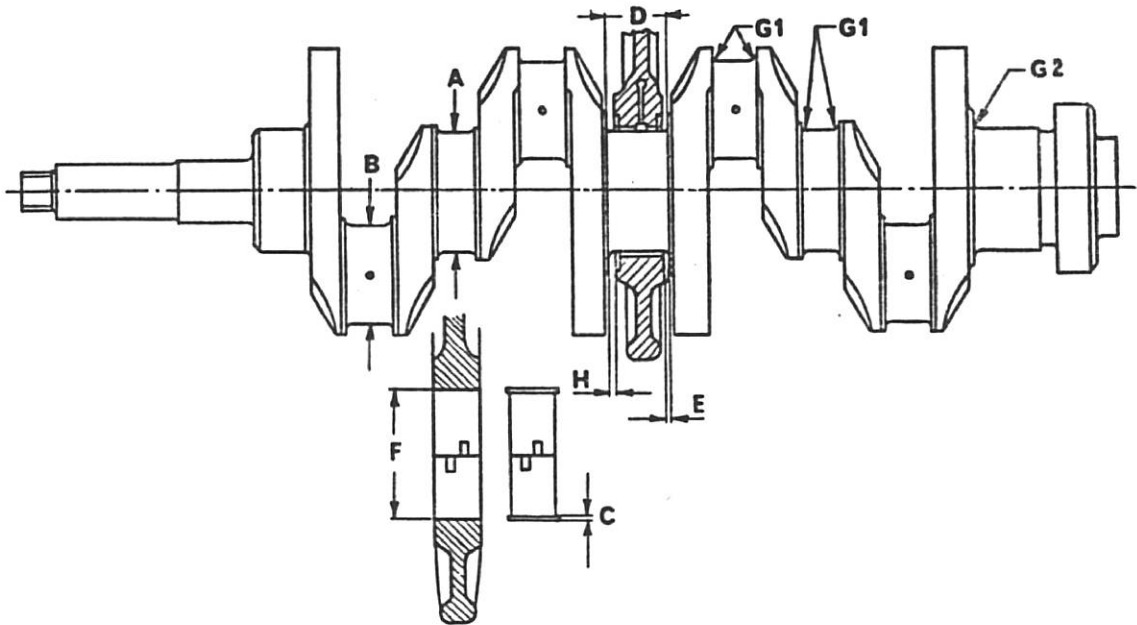
Canne cilindri

	Bleu	Rosa	Verde
Diametro canna cilindri	79,985 ÷ 79,994	79,995 ÷ 80,004	80,005 ÷ 80,014
Giuoco fra canna cilindro e stantuffo			0,030 ÷ 0,049



Sporgenza canne cilindri dal basamento	F =	0 ÷ 0,06
Rugosità canne	Ra =	0,5 ÷ 1 μ

Albero motore



Diametro perni di banco A	{	normale	59,960 ÷ 59,973
		1 ^a minorazione	59,706 ÷ 59,719
		2 ^a minorazione	59,452 ÷ 59,465
Diametro perni di biella B	{	normale	49,987 ÷ 50,000
		1 ^a minorazione	49,733 ÷ 49,746
		2 ^a minorazione	49,479 ÷ 49,462
Spessore cuscinetti di banco C	{	normale	1,829 ÷ 1,835
		1 ^a maggiorazione	1,956 ÷ 1,962
		2 ^a maggiorazione	2,083 ÷ 2,089
Diametro della sede nel basamento per cuscinetti di banco F =			63,657 ÷ 63,676
Lunghezza perno centrale D	{	normale	30,000 ÷ 30,035
		1 ^a maggiorazione	30,127 ÷ 30,162
		2 ^a maggiorazione	30,254 ÷ 30,289
Spessori anelli di spinta per perno centrale E	{	normale	2,311 ÷ 2,362
		1 ^a maggiorazione	2,374 ÷ 2,425
		2 ^a maggiorazione	2,438 ÷ 2,489
Gioco assiale albero motore H =			0,076 ÷ 0,263
Gioco diametrale tra perni e cuscinetti di banco			0,014 ÷ 0,058
N o t a - Gioco diametrale = Ø sede banco - (2 volte spessore cuscinetto + Ø perno di banco)			
Raggi di raccordo	{	perni di banco e di biella G1 =	1,7 ÷ 2,1
		perno posteriore lato volano G2 =	3,7 ÷ 4,1
Rugosità sui perni di banco e di biella Ra =			0,16 µ
Massima ovalità perni di banco e di biella			0,007
Massima conicità perni di banco e di biella misurata sulla loro lunghezza			0,01
Massimo errore di parallelismo dei perni di banco e di biella misurato sulla loro lunghezza			0,015
Massima eccentricità ammessa tra i perni di banco			0,01
Massimo scostamento fra gli assi delle due coppie di perni di biella e l'asse dei perni di banco			0,300

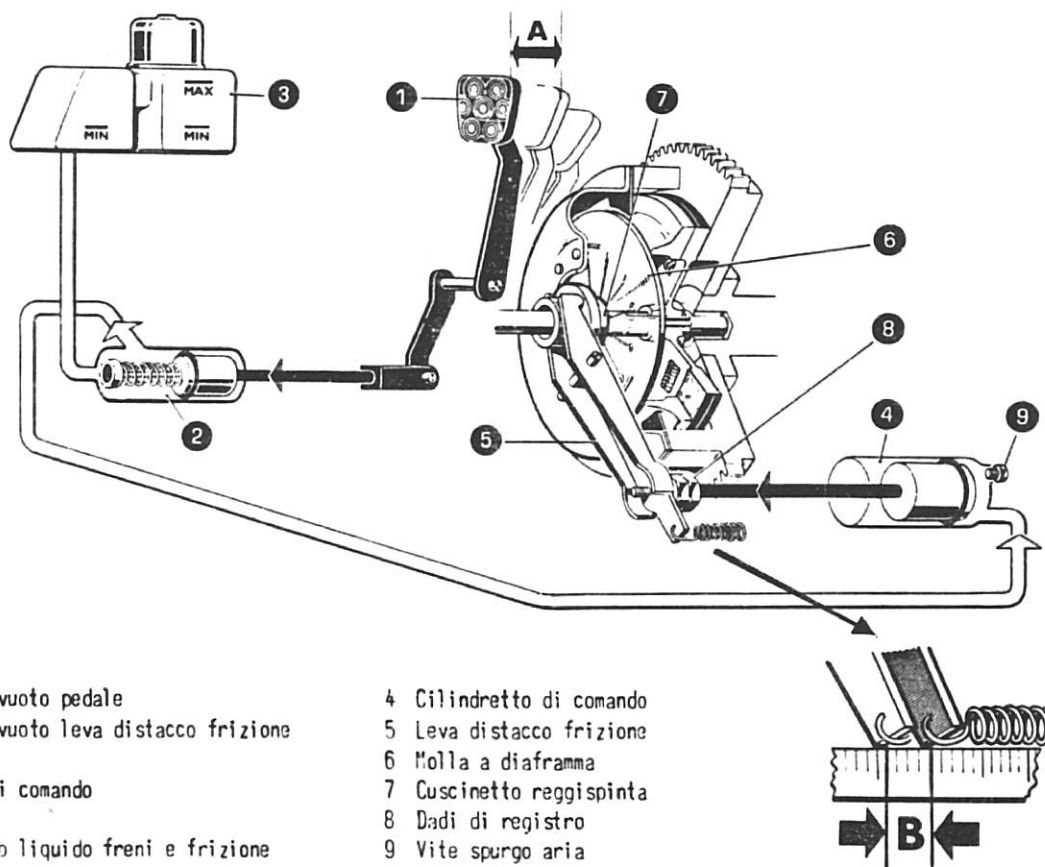
FRIZIONE

La frizione è del tipo monodisco a secco con comando idraulico. Il pedale della frizione agisce su una apposita pompa alimentata dallo stesso liquido del circuito freni.

Premendo il pedale, il liquido sotto pressione aziona lo stantuffo del cilindretto "4" collegato alla leva "5".

Il trascinamento del disco condotto è assicurato dalla molla a diaframma "6".

La corsa a vuoto "A" del pedale deve essere di 30÷32 mm. Quando per usura del disco condotto tale corsa si riduce a 17÷19 mm, occorre riportarla al valore prescritto.



- A Corsa a vuoto pedale
- B Corsa a vuoto leva distacco frizione
- 1 Pedale di comando
- 2 Pompa
- 3 Serbatoio liquido freni e frizione

- 4 Cilindretto di comando
- 5 Leva distacco frizione
- 6 Molla a diaframma
- 7 Cuscinetto reggispinta
- 8 Dadi di registro
- 9 Vite spurgo aria

Registrazione

Verificare la corsa a vuoto "B" della estremità della leva "5" con un righello millimetrato, spingendo a mano la leva stessa fino a portare il reggispinta "7" in appoggio sulla molla "6"; la corsa "B" deve risultare di circa 2 mm, corrispondente alla quota di 1 mm, distanza tra reggispinta "7" e molla a diaframma "6".

Se la corsa risultasse inferiore, agire sui dadi "8" di registrazione.

Contemporaneamente assicurarsi che l'astina di comando del cilindretto "4" possa, premendo a fondo il pedale, compiere una corsa totale di 18 ÷ 19 mm.

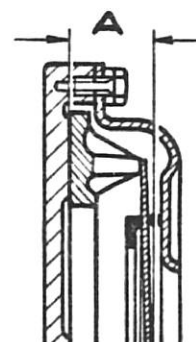
Se sono stati smontati particolari del circuito, effettuare lo spurgo dell'impianto.

Quote di controllo

Spessore disco condotto a nuovo, sotto carico di 480 Kg.	8,9 mm
Spessore disco condotto al limite di usura, sotto carico di 480 Kg.	7 mm

$$A = \text{mm } 33,1 \div 35,1$$

Il controllo della quota "A" deve essere eseguito mediante l'impiego dell'attrezzo C.6.0139.



CAMBIO

Rapporti di trasmissione	}	1 ^a marcia	1 : 3,30
		2 ^a marcia	1 : 1,99
		3 ^a marcia	1 : 1,35
		4 ^a marcia	1 : 1
		5 ^a marcia	1 : 0,79
		R.M.	1 : 3,01

Eccentricità massima albero primario 0,05

Giuoco assiale tra forcelle e manicotti	}	di montaggio	0,150 ÷ 0,340
		limite di usura	0,850

		M a r c i a		
			1 ^a 2 ^a 3 ^a	5 ^a R.M.
Taratura delle molle per le sfere scatto marce	}	lunghezza libera	15,2	30,5
		lunghezza sotto carico	10	20
		carico di controllo	2,88 ÷ 3,12 Kg	4,32 ÷ 4,68 Kg

Giucio assiale massimo degli ingranaggi dell'albero primario	}	per l'ingranaggio della 1 ^a marcia	0,170 ÷ 0,245
		per l'ingranaggio della 2 ^a marcia e 3 ^a marcia	0,130 ÷ 0,205
		per l'ingranaggio della 5 ^a marcia	0,160 ÷ 0,220
		per l'ingranaggio della R.M.	0,160 ÷ 0,220

Giucio radiale tra boccola ingranaggi e albero primario	}	per l'ingranaggio della 1 ^a marcia	0,125 ÷ 0,170
		per l'ingranaggio della 2 ^a marcia e 3 ^a marcia	0,095 ÷ 0,140
		per l'ingranaggio della 5 ^a marcia	0,065 ÷ 0,107

Distanza fra i piani esterni della dentatura di innesto della 3^a e 4^a marcia 42 ÷ 42,200

Distanza della fascia posteriore (lato albero di trasmissione) del manicotto del sincronizzatore della 5^a marcia, in posizione di "folle", dal piano posteriore della dentatura di innesto dell'ingranaggio condotto 12,900

PONTE E SOSPENSIONE POSTERIORE

Rapporti totali cambio-ponte con coppia conica 10/43	}	1 ^a marcia	1 : 14,20
		2 ^a marcia	1 : 8,55
		3 ^a marcia	1 : 5,82
		4 ^a marcia	1 : 4,30
		5 ^a marcia	1 : 3,40
		R.M.	1 : 12,94
Eccentricità massima dei semiassi		0,10	
Giucoco fra i denti dei satelliti e dei planetari		0,05	
Giucoco fra i denti della coppia conica		0,05 ÷ 0,10	
Quota di controllo per distanza fra pignone e corona (determinata dal calibro C.6.0101)		70 ± 0,0025	
Giucoco assiale fra triangolo di reazione e scocca		max 1	
Precarico cuscinetti del pignone		11,5 ÷ 15,5 Kgcm	
Precarico totale cuscinetti pignone-corona		16,5 ÷ 24,5 Kgcm	

Controllo degli ammortizzatori al banco prova - Dati di taratura (a freddo)

	B I A N C H I	
	Estensione	Compressione
Alta velocità	135 ÷ 190 Kg	50 ÷ 80 Kg
Bassa velocità	19 ÷ 55 Kg	9 ÷ 22 Kg

Controllo delle molle della sospensione

Lunghezza della molla libera	467 mm
Lunghezza sotto carico statico	252 mm
Carico di controllo	349 ÷ 371 Kg

SOSPENSIONE ANTERIORE

Registrazione giuoco cuscinetti ruote

In occasione degli interventi periodici di manutenzione, oppure qualora sia stato necessario effettuare lo smontaggio dei mozzi ruote occorre effettuare la registrazione del giuoco dei cuscinetti, operando come segue:

- 1) Avvitare il dado di fissaggio mozzo con chiave dinamometrica ad una coppia di 2,5 Kgm ruotando contemporaneamente il mozzo per facilitare l'assestamento dei cuscinetti rispetto alle loro sedi e spallamenti.
- 2) Allentare il dado di almeno mezzo giro.
- 3) Dare un colpo di mazzuola sull'estremità del fuso a snodo onde consentire il ritorno del cuscinetto esterno nella sua giusta posizione anche nel caso di leggera interferenza tra lo stesso e il perno.
- 4) Riavvitare il dado con chiave dinamometrica ad una coppia di 1,5 Kgm.
- 5) Svitare il dado di 90°.
- 6) Se vi è corrispondenza tra una tacca del dado e un foro del perno, introdurre la copiglia; se invece manca questa corrispondenza, avvitare il dado dell'angolo minimo necessario affinché risulti possibile l'introduzione della copiglia.
- 7) Dare un secondo colpo di mazzuola sull'estremità del fuso a snodo in modo da ottenere le stesse condizioni di cui al punto 3).
- 8) Il giuoco assiale del mozzo, così ottenuto, dovrà essere compreso tra 0,02 e 0,12 mm.

Norme di lubrificazione cuscinetti ruote

In occasione dello smontaggio del mozzo ruote la quantità di grasso da introdurre deve essere di 65 grammi per ogni mozzo; tale quantità non deve essere superiore per non costringere i cuscinetti ad un eccessivo lavoro con conseguente surriscaldamento, perdite di grasso, ecc. Il grasso dovrà essere ben distribuito nell'interno e sui fianchi dei cuscinetti.

Le successive lubrificazioni periodiche dovranno essere eseguite sul cuscinetto esterno previa rimozione del coperchietto del mozzo.

Snodi sferici

Giuoco assiale max. ammesso del perno sferico inferiore nella relativa sede 1 mm

N o t a - Gli snodi sferici sono provvisti di particolari contenitori per la tenuta del grasso; pertanto essi non necessitano di lubrificazione periodica e vanno ingrassati solo in caso di necessità (scricchiolii) con grasso AGIP F.1 Grease 30 oppure SHELL Retinax A (Ved. F.I. 1.05.097/1).

Controllo delle molle della sospensione

	lato destro	lato sinistro
Lunghezza della molla libera	345 mm.	355 mm.
Lunghezza sotto carico statico	214 mm.	214 mm.
Carico di controllo	902 ± 958 Kg	970 ± 1030 Kg

Controllo degli ammortizzatori al banco prova

Dati di taratura (a freddo)

	A L L I N Q U A N T	
	Estensione	Compressione
Alta velocità	150 ± 190 Kg	55 ± 80 Kg
Bassa velocità	25 ± 55 Kg	9 ± 22 Kg

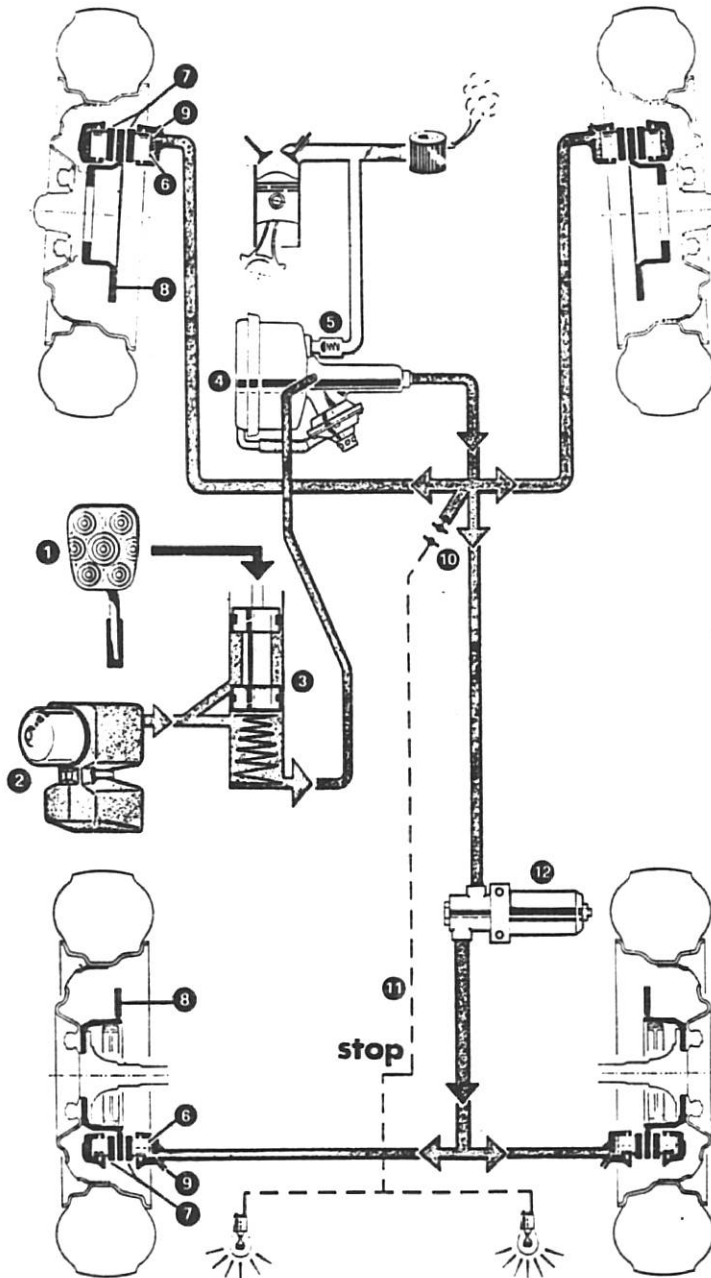
I M P I A N T O F R E N I

L'impianto frenante ATE consta di freni a disco sulle quattro ruote azionati da una pompa idraulica con l'ausilio di un servo freno a depressione. I pattini dei freni anteriori e posteriori sono comandati direttamente da cilindretti solidali alle pinze.

La ripresa del gioco è automatica.

Sul circuito è montata una valvola limitatrice di pressione, inserita sul condotto che aziona i freni posteriori.

Si raccomanda di non intervenire sul dado di regolazione della valvola, il quale è protetto da una vernice che garantisce la regolazione originale.



- | | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Pedale freno | 7 Pattini |
| 2 Serbatoio di alimentazione | 8 Dischi freno |
| 3 Pompa di comando | 9 Viti spurgo |
| 4 Servofreno | 10 Interruttore per luci STOP |
| 5 Presa depressione | 11 Collegamento elettrico per STOP |
| 6 Pistoncini | 12 Valvola limitatrice di pressione |

FRENI (impianto ATE)

D i s c o

Nel caso di sostituzione del disco freno occorre controllare la centratura laterale dello stesso, da effettuarsi su vettura:

- per il controllo adoperare un comparatore montato su apposito supporto (A.2.0151) fissato alla pinza mediante le due spine di ritegno pattini.

L'eccentricità max. ammessa del disco, misurata sulla superficie di lavoro dei pattini, in corrispondenza del diametro esterno, non deve superare mm. 0,22.

N o t a - Il risultato della misurazione può essere falsato dalla esistenza di un eccessivo giuoco assiale dei cuscinetti: occorre in tal caso verificare e ripristinare il valore del giuoco secondo le norme prescritte.

In caso di deterioramento o irregolare usura delle superfici del disco (ved. F.l. 0.00.055/3) è ammessa, in sede di rettifica, una riduzione dello spessore di 1 mm, asportando materiale fino ad un massimo di 0,5 mm per parte: spessore minimo del disco anteriore mm 11,7 - posteriore mm 8,5.

Le superfici del disco devono risultare:

- parallele al piano di appoggio del disco (errore massimo 0,05 mm);
- piane (errore massimo 0,025 mm) e parallele (differenza massima dello spessore 0,038 mm) su una qualsiasi linea radiale;
- piane (errore massimo 0,025 mm) e parallele (differenza massima dello spessore 0,015 mm) su una qualsiasi linea circolare;
- esenti da graffiature, porosità.

Il grado di finitura delle superfici del disco deve risultare:

- 26 micropollici, misurato circolarmente;
- 36 micropollici, misurato radialmente.

P a t t i n i d i a t t r i t o

	anteriore	posteriore
spessore pattino nuovo	mm 15	
spessore minimo ammesso	mm 7	

P i n z e

In caso di sostituzione delle pinze o del disco controllare la distanza tra pinza e disco su ciascun lato: la differenza delle due quote non deve superare 0,5 mm.

Il centraggio delle pinze rispetto al disco si realizza interponendo gli appositi spessori tra pinza e piano d'appoggio.

F r e n o a m a n o

E' a funzionamento meccanico: il bloccaggio delle ruote posteriori si ottiene mediante ceppi ad espansione, agenti sulla superficie interna di un tamburo solidale al disco freno.

Per la descrizione dell'impianto e le norme di manutenzione e riparazione, attenersi al fascicolo:

IMPIANTO FRENI A DISCO ATE (Public. N° 1173)

N o t a - Al rimontaggio del meccanismo di comando dei ceppi freno a mano unte leggermente con grasso AGIP F.1 Gr SM o SHELL Retinax AM le superfici di appoggio e scorrimento del dispositivo di espansione.

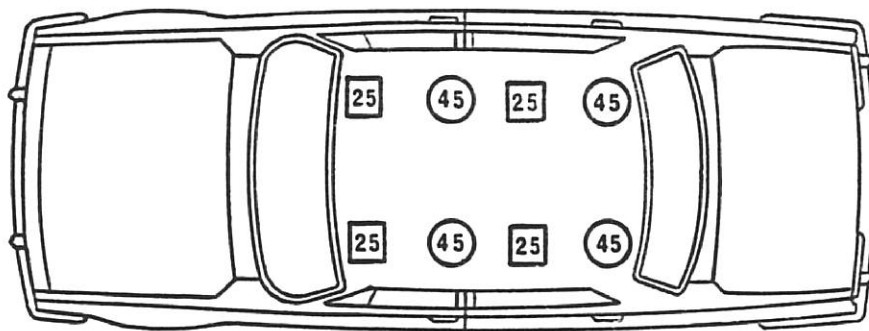
ASSETTO VETTURA E GEOMETRIA AVANTRENO

Controllo assetto ed angoli caratteristici a carico statico

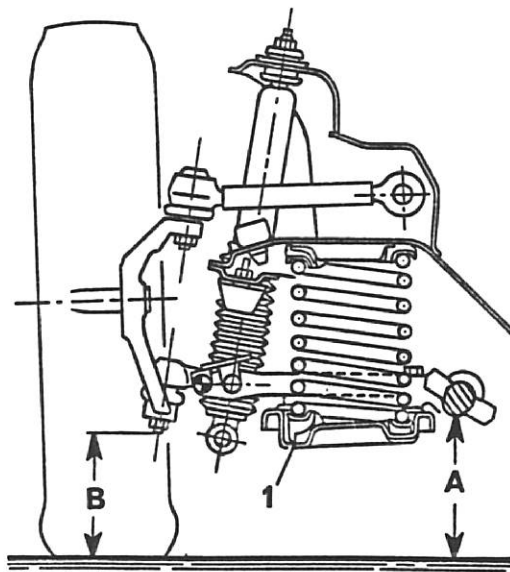
Porre la vettura in condizioni di carico statico con ammortizzatori e barra stabilizzatrice staccati, con serbatoio del carburante pieno o peso equivalente, ruota di scorta, dotazione completa degli attrezzi e pneumatici alla pressione prescritta.

Prima del controllo far compiere alla vettura leggeri spostamenti per assestare le sospensioni.

- | | | |
|-------------------|---|---|
| Sedili anteriori | { | n° 1 peso da 45 Kg. su ciascun sedile |
| | | n° 2 pesi da 25 Kg. sul pavimento in corrispondenza dei piedi |
| Sedile posteriore | { | n° 2 pesi da 45 Kg. sul sedile |
| | | n° 2 pesi da 25 Kg. sul pavimento in corrispondenza dei piedi |



Distanza delle leve inferiori della sospensione anteriore rispetto ad un piano orizzontale di riferimento



$$A - B = 34 \pm 5 \text{ mm}$$

La quota "A" deve essere misurata in corrispondenza della generatrice inferiore del braccio di supporto leve.

Per la eventuale correzione spessorare nella posizione "1".

Gli spessori sono disponibili a ricambi nelle seguenti misure:
3,5 - 7 - 10,5 mm.

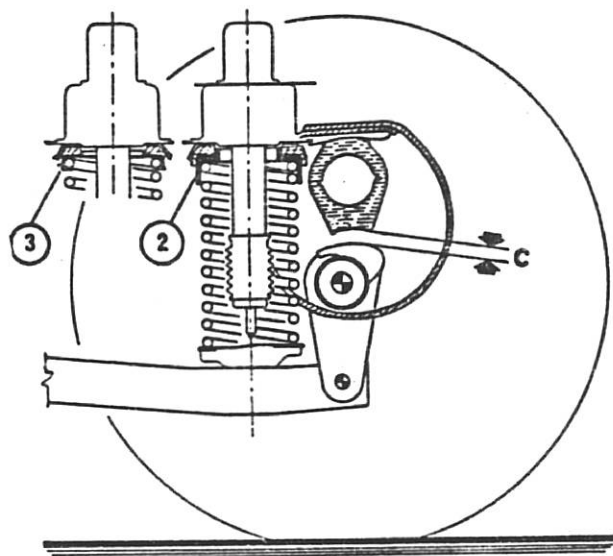
Distanza del ponte dai tamponi fine corsa posteriori

$$C = 36 \pm 5 \text{ mm}$$

N o t a - Per la correzione spessorare nella posizione "2" eliminando lo scodellino "3".

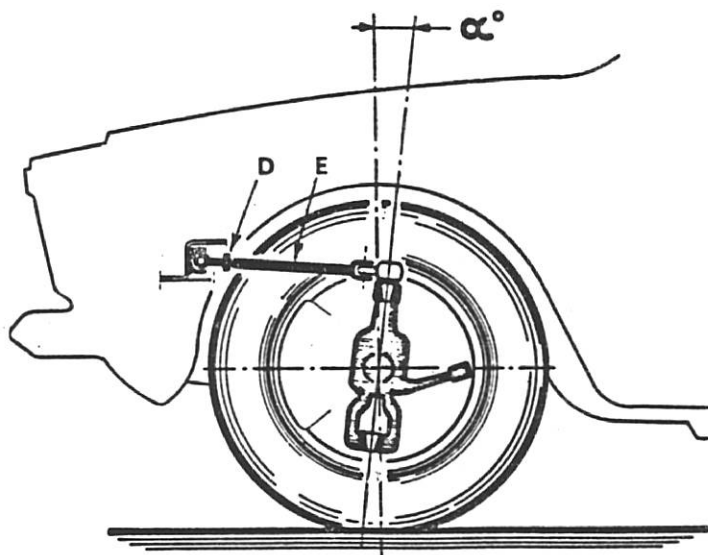
Gli spessori sono disponibili a ricambi nelle seguenti misure:

6,5 - 11,5 - 16,5 - 21,5 mm



Nelle condizioni di assetto prescritte eseguire la verifica degli angoli caratteristici.

Angolo di incidenza (chasse) dei perni fusi a snodo: $\alpha = 1^\circ \pm 30'$



La differenza di chasse fra ruota destra e sinistra non deve, in nessun caso, superare $0^\circ 20'$.

La regolazione si effettua allentando il controdado "D" e ruotando il braccio obliquo "E".

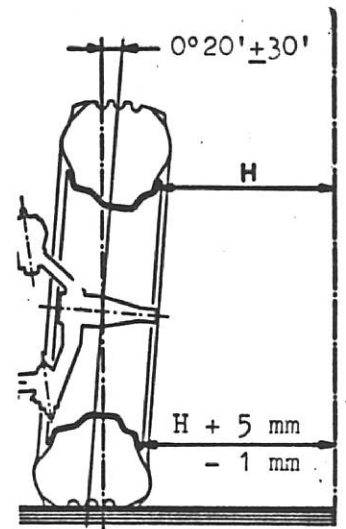
N o t a - Piccole variazioni dell'incidenza, nel campo di tolleranza ammesso, consentono di correggere una lieve deriva della vettura.

La verifica e la regolazione si deve effettuare con vettura nelle condizioni di carico statico e di assetto prescritti e con ammortizzatori staccati da un lato.

N o t a - Prima di eseguire il controllo dell'angolo di chasse effettuare alcuni movimenti di scotimento della parte anteriore della vettura in modo da permettere al silentbloch, montato sul braccio obliquo anteriore, di assumere la sua posizione naturale.

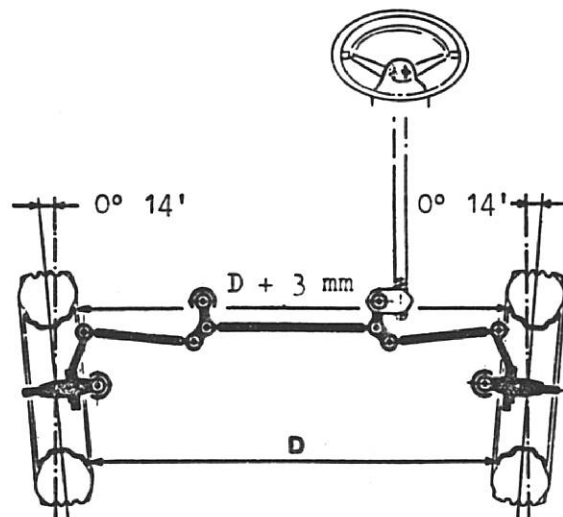
Inclinazione o campanatura delle ruote anteriori (camber)

Differenza max. di camber tra ruota destra e sinistra - $0^{\circ} 40'$



Nota - Non registrabile: effettuare, se necessario, il controllo della scocca.

Convergenza delle ruote anteriori



Lunghezza tiranti:

lateral	264 : 280 mm
centrale	530 : 550 mm

Con convergenza ai valori prescritti la lunghezza dei tiranti, misurata fra i centri degli snodi, deve corrispondere ai valori indicati. Se ciò non avviene, controllare la scocca probabilmente deformatasi in seguito ad urto.

Potenza in Watt delle lampadine dell'impianto elettrico

1750 GT Veloce

Abbagliante (fari interni)	45/40 asimmetrica
Abbagliante-anabbagliante (fari esterni)	45/40 asimmetrica
Posteriore posizione e stop	5/20
Antero-laterale di direzione	20
Posteriore direzione	20
Retromarcia	20
Anteriore posizione	5 sferica
Targa	5 sferica
Illuminazione vano motore	5 cilindrica
Plafoniera	5 cilindrica
Illuminazione quadranti	3 tubolare
Spia motorino ventilatore	3 tubolare
Spia alternatore	3 tubolare
Spia riserva benzina	3 tubolare
Spia minima pressione olio	3 tubolare
Spia indicatori direzione	1,2 tubolare
Spia luci di posizione	1,2 tubolare
Spia fari abbaglianti	1,2 tubolare

1750 Spider Veloce

Abbagliante-anabbagliante	45/40 asimmetrica
Posteriore posizione e stop	5/20
Anteriore direzione	20
Posteriore direzione	20
Retromarcia	20
Anteriore posizione	5 sferica
Laterale direzione	5 sferica
Targa	5 sferica
Vano motore	5 cilindrica
Plafoniera (nello specchietto retrovisivo)	5 cilindrica
Illuminazione cassetto	5 cilindrica
Illuminazione posacenere	5 cilindrica
Illuminazione quadranti	3 tubolare
Spia alternatore	3 tubolare
Spia motorino ventilatore	3 tubolare
Spia riserva benzina	3 tubolare
Spia indicatori di direzione	1,2 tubolare
Spia pressione minima olio	1,2 tubolare
Spia luci di posizione	1,2 tubolare
Spia fari abbaglianti	1,2 tubolare

PONTE E SOSPENSIONE POSTERIORE

Rapporti totali cambio-ponte con coppia conica 10/41	}	1 ^a marcia	1 : 13,54
		2 ^a marcia	1 : 8,15
		3 ^a marcia	1 : 5,55
		4 ^a marcia	1 : 4,10
		5 ^a marcia	1 : 3,24
		R.M.	1 : 12,34

Controllo degli ammortizzatori al banco prova - Dati di taratura (a freddo)

	B I A N C H I	
	Estensione	Compressione
Alta velocità	135 ÷ 190 Kg	50 ÷ 80 Kg
Bassa velocità	19 ÷ 55 Kg	9 ÷ 22 Kg

Controllo delle molle della sospensione

	1750 GT Veloce	1750 Spider Veloce
Lunghezza della molla libera	437 mm	429 mm
Lunghezza sotto carico statico	252 mm	252 mm
Carico di controllo	268,7 ÷ 285,3 Kg	265 Kg
Colorazione distintiva	Celeste - Celeste Celeste - Bianco	Bianco - Bianco Bianco - Celeste

SOSPENSIONE ANTERIORE

Controllo degli ammortizzatori al banco prova

Dati di taratura (a freddo)

	A L L I N Q U A N T	
	Estensione	Compressione
Alta velocità	150 ÷ 190 Kg	55 ÷ 80 Kg
Bassa velocità	25 ÷ 55 Kg	9 ÷ 22 Kg

Controllo delle molle della sospensione

	1750 GT Veloce	1750 Spider Veloce
Lunghezza della molla libera	303 mm	317 mm
Lunghezza sotto carico statico	200 mm	200 mm
Carico di controllo	778 ÷ 828 Kg	820,6 ÷ 871,4 Kg
Colorazione distintiva	Bianco - Bianco Celeste	Bianco - Celeste Celeste - Celeste

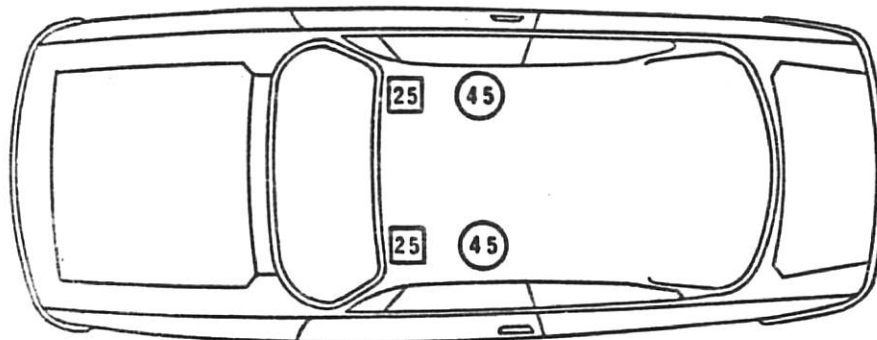
ASSETTO VETTURA E GEOMETRIA AVANTRENO

Controllo assetto ed angoli caratteristici a carico statico

Porre la vettura in condizioni di carico statico con ammortizzatori e barra stabilizzatrice staccati, con serbatoio del carburante pieno o peso equivalente, ruota di scorta, dotazione completa degli attrezzi e pneumatici alla pressione prescritta.

Prima del controllo far compiere alla vettura leggeri spostamenti per assestare le sospensioni.

Carico prescritto { n° 2 pesi da 45 Kg. sui sedili anteriori
n° 2 pesi da 25 Kg. sul pavimento in corrispondenza dei piedi



Distanza delle leve inferiori della sospensione anteriore rispetto ad un piano orizzontale di riferimento

$$A - B = 24 \pm 5 \text{ mm} \quad (\text{Ved. figura a pag. 22})$$

Distanza del ponte dai tamponi fine corsa posteriori

$$\begin{aligned} C &= 41 \pm 5 \text{ mm} \quad \text{per 1750 GT Veloce} \\ C &= 33 \pm 5 \text{ mm} \quad \text{per 1750 Spider Veloce} \end{aligned} \quad (\text{Ved. figura a pag. 23})$$

S.p.A. ALFA ROMEO - Milano, via Gattamelata 45

DIASS - Pubblic. N° 1320 - 1/1968 (3500)

Printed in Italy

